

महाराष्ट्र राज्यातील लहान बंदरांच्या हद्दीत
बांधावयाच्या बहुउद्देशिय टर्मिनल /
जेटीबाबतचे धोरण ठरविणेबाबत.

महाराष्ट्र शासन
गृह विभाग

क्रमांक: जेईटी १३०३/प्र.क्र.१६३/बंदरे-२,
मंत्रालय, मुंबई- ४०० ०३२, दिनांक : १९ ऑगस्ट, २००५.

प्रस्तावना : महाराष्ट्र राज्याला एकूण ७२० कि.मी. लांबीची किनारपट्टी लाभलेली असून इंडियन पोर्ट अँक्ट १९०८ च्या पहिल्या अधिसूचीमध्ये दर्शविल्याप्रमाणे ह्या किनारपट्टीवर ४८ लहान बंदरे आहेत. कोकण किनारपट्टीवरील वाढता औद्योगिक विकास लक्षात घेता, लहान बंदरांना बारमाही (all weather) म्हणून विकसीत करण्यासाठी गृह विभाग, शासन निर्णय क्र. जेईटी-१०९५/प्र.क्र.१४७/परि.-५, दि. १५.०३.१९९६ नुसार धोरण निश्चित करून खाजगी क्षेत्राच्या सहभागाने बंदर विकास करण्याचे ठरविले होते. या बंदर विषयक धोरणाच्या आधारे पहिल्या टप्प्यात एकूण ७ बंदरांच्या विकास करण्यासाठी आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यतेचा अभ्यास करून जागतिक पातळीवर निविदा मागविण्यात आल्या. नंतर दिनांक २८.११.२००० चे शासन निर्णयान्वये सुधारित बंदर विकास धोरण निश्चित करण्यात आले.

२. वरील बंदर विकास धोरणाव्यतिरिक्त स्वनियंत्रित धक्के (Captive Jetty) बांधण्याच्या संदर्भात गृह विभाग, शासन निर्णय क्र.जेईटी-१०९३/प्र.क्र.९९/परि.-५, दि.२६ जून, १९९५ अन्वये धोरण ठरविण्यात आले आहे. औद्योगिक प्रकल्प असलेल्या काही कंपन्यांनी त्यांच्या मालाच्या हाताळणीसाठी कॅप्टीव्ह जेटी बांधण्याची परवानगी मागितल्याने त्यांना तशी परवानगी देण्यात आली होती.

३. या दोन प्रकारच्या बंदर विकास कार्यक्रमांव्यतिरिक्त काही उद्योजक अन्य कंपन्यांच्या मालाची हाताळणी करण्यासाठी विविध ठिकाणी जेटी/टर्मिनल बांधण्याची मागणी करत असतात. या जेटी/टर्मिनल बांधून स्वतःच्या वापरासाठी आणि इतरांच्या गरजा भागविण्यासाठी लहान होड्या, बार्जेज इ.द्वारा माल आयात किंवा निर्यात करण्याचा त्यांचा मानस आहे. या बहुउद्देशिय टर्मिनल (Multipurpose Terminals) उभारण्यासाठी उद्योजकांना बारमाही लहान बंदरांच्या विकासाच्या तुलनेत कमी प्रमाणात गुंतवणूक करावी लागते. तथापि, मोठ्या संख्येने जर बहुउद्देशिय टर्मिनल किनारपट्टीवर आल्या तर लहान बंदरांच्या विकास खुंटण्याची शक्यता आहे. वरील वस्तुस्थिती जरी खरी असली तरी किनारपट्टीवर लहान बंदरांच्या विकासाच्या कामांना काही कालावधी लागण्याची

शक्यता नाकारता येत नाही. जो पर्यंत लहान बंदरांच्या विकास धोरणांना पुरेसा प्रतिसाद मिळत नाही तोपर्यंत अत्यंत मर्यादित स्वरूपामध्ये काही बहुउद्देशीय टर्मिनल उभारण्याची परवानगी देता येवू शकेल, म्हणून किनारपट्टीवर बहुउद्देशीय टर्मिनल एका मर्यादेचे आत राहून विकसित करण्यास काही मार्गदर्शक तत्वे विहित करण्याचा विचार व्यक्त करण्यात येत होता. महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या ३६ व्या बैठकीत मार्गदर्शक तत्वे निश्चित करण्यात आली होती. त्यास राज्य शासनाची मान्यता देण्याबाबतची बाब विचाराधीन होती. त्यानुसार शासनाने खालीलप्रमाणे निर्णय घेतला आहे.

शासन निर्णय :- महाराष्ट्र राज्यातील लहान बंदरांच्या हद्दीत उद्योजकांना व विकासकांना बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेट्टी बांधण्यासाठी खालील अटीच्या अधिन राहून परवानगी देण्यात येत आहे :-

- १) एका किनाऱ्यावर कोणत्याही दोन बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेट्टी मधील अंतर शक्यतो ५ कि.मी. पेक्षा कमी असणार नाही.
- २) विकासकाने बहुउद्देशीय टर्मिनल / जेट्टी उभारण्यासाठी नामांकित संस्थेकडून आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल (Techno Economic Feasibility Study) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे सादर करणे आवश्यक राहिल. यासाठी आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालामध्ये कोणकोणत्या गोष्टी अंतर्भूत राहतील हे सोबतच्या परिशिष्ट-१ मध्ये दाखविण्यात आले आहे.
- ३) बहुउद्देशीय टर्मिनल / जेट्टी बांधा, मालकी, वापरा आणि परत करा (BOOT Basis) तत्वावर करण्यासाठी कराराचा कालावधी ३० वर्षांपेक्षा जास्त राहणार नाही. तथापि, कराराचा कालावधी ३० वर्षांच्या मर्यादेच्या आत राहून किती वर्षांचा असावा हे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालामधील निष्कर्ष, एकूण माल हाताळणी, एकूण गुंतवणूक आणि त्या हाताळणीपासून विकासकाला मिळणारे एकूण उत्पन्न इत्यादी बाबींविद्यारात घेवून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास ठरवीता येईल.
- ४) बहुउद्देशीय जेट्टी बांधण्याचा प्रस्ताव आणि आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालाबरोबर विकासकाला पाच लाख रुपये ना परतावा Processing Fee म्हणून महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे भरणे आवश्यक राहिल.
- ५) बहुउद्देशीय टर्मिनल / जेट्टी प्रकल्पासाठी बँक-अप जमिनीची व्यवस्था उद्योजकास स्वतः करावी लागेल. जर जमीन शासकीय असेल तर आवश्यकता भासल्यास मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांनी संबंधीत जिल्हाधिकाऱ्यास ना हरकत दाखला द्यावा. असा ना हरकत

दाखला हा जितक्या कालावधीसाठी जमीन भाडेपट्टीने घ्यावयाची आहे तसेच जेटीकरीता करारपत्राचा कालावधी किती आहे या अनुषंगाने देण्यात येईल.

६) बहुउद्देशीय टर्मिनल / जेटी पासून जवळच्या डांबरी रस्त्यापर्यंत जोडरस्ता बांधण्याचा संपूर्ण खर्च उद्योजक यांनी करावा. गरज भासल्यास रस्त्यासाठी लागणारी जमीन उद्योजकांनी स्वखर्चाने संपादित करावी.

७) बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेटीच्या सीमारेषेपासून डांबरी रस्त्यापर्यंत तयार केलेला जोडरस्ता देखभालीसाठी सार्वजनिक बांधकाम विभाग, महाराष्ट्र शासन यांच्याकडे हस्तांतरीत करण्यात यावा. देखभाल व दुरुस्तीस येणाऱ्या खर्चाच्या ५०% रक्कम विकासकाने व ५०% रक्कम शासनाने खर्च करावी.

८) केंद्र शासन, राज्य शासन व त्यांचे उपक्रम असलेल्या विभागांकडून विविध प्रकारचे आवश्यक वैधानिक व इतर संबंधित दाखले प्राप्त करून घेण्याची जबाबदारी विकासकाची राहिल.

९) नौकानयन मंत्रालय, केंद्र शासन यांनी स्थापन केलेल्या Navigational Safety in Port Committee (NSPC) यांची मंजूरी घेण्याची जबाबदारी विकासकाची राहिल.

१०) International Ship & Port Facility Security (ISPS) Code मधील तरतूदींची पूर्तता आवश्यकता भासल्यास विकासकावर बंधनकारक राहिल.

११) नौवहन मार्गातील आवश्यक असलेली गाळ उपसणी करण्याची संपूर्ण जबाबदारी विकासकाची राहिल.

१२) टर्मिनल/जेटीचे बांधकाम व इतर स्थापत्यविषयक बांधकाम ही आंतराष्ट्रीय दर्जाची असणे आवश्यक राहिल अथवा किमान इंडियन ब्युरो ऑफ स्टॅन्डर्ड्स च्या मार्गदर्शक तत्वाप्रमाणे असणे आवश्यक राहिल.

१३) राष्ट्रीय आणीबाणीच्या प्रसंगी टर्मिनलचा वापर करण्याचे संपूर्ण अधिकार शासनास राहतील आणि या कालावधीत झालेल्या व्यवसायाच्या नुकसानाची कोणत्याही स्वरूपाची भरपाई विकासकास देण्यात येणार नाही.

१४) नौकानयन सुविधा, माल हाताळणी उपकरणे आणि अन्य पायाभूत सुविधांची देखभाल करण्याची संपूर्ण जबाबदारी विकासकाची राहिल.

१५) बहुउद्देशिय टर्मिनल/जेट्टीवरून हाताळल्या जाणाऱ्या मालाकरीता घटनावळ/उतरणावळ शुल्क हे स्वनियंत्रित धक्यावरून त्याचप्रकारच्या माल हाताळणीकरीता शासनाने जाहीर केलेल्या दराच्या दीडपट राहिल.

१६) हाताळणी करण्यात आलेल्या एकूण मालाचे परिमाण हे अपेक्षित किमान परिमाणापेक्षा कमी असले तरी उद्योजकास त्याच्या आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालात नमूद केलेला किमान आश्वासित महसूल दरवर्षी मेरीटाईम बोर्डास भरणा करणे विकासकावर बंधनकारक राहिल.

१७) करारनामा स्वाक्षांकित केल्याच्या दिनांकापासून एक वर्षाच्या कालावधीत भरीव कामगिरी न केली गेल्यास विकासकाचा परवाना/भाडेकरार संपुष्टात आणण्यात येईल. याकरीता विकासकास ३० दिवसांच्या कालावधीची सूचना देण्यात येईल व विकासकाने जेटीचे काम २ वर्षात पूर्ण करून तिसऱ्या वर्षी टर्मिनल/जेट्टीवरून मालाची हाताळणी सुरु करणे बंधनकारक आहे.

१८) विकासकास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड बरोबर करारनामा करतेवेळी up front रक्कम म्हणून रु. १० लाख जमा करावे लागतील.

१९) विकासाकरीता इच्छुक विकासक/कंपनी किंवा अंतिमतः निवडलेल्या कंपनीची किमान पात्रता पुढीलप्रमाणे असावी.

(अ) विकासकाचे / कंपनीचे लगतच्या ३ वित्तीय वर्षांतील निव्वळ सरासरी मुल्य हे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालात दर्शविलेल्या एकूण गुंतवणुकीच्या ३०% असणे आवश्यक राहिल.

(ब) विकासकाचे / कंपनीचे मागिल ३ लगतच्या वित्तीय वर्षांतील रोख रक्कम हाताळणी ही आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालात दर्शविलेल्या एकूण गुंतवणुकीच्या १५% असणे आवश्यक राहिल.

(क) प्राधान्य :-

ज्या विकासकाकडे पायाभूत सुविधा विकसित केल्याचा अनुभव आहे किंवा ज्या विकासकाला बंदर चालन व व्यवस्थापनाच्या कामामध्ये अनुभव आहे त्यांच्याशी करारनामा/परस्पर सामंजस्य करार केला असेल तर त्यांना प्राधान्य देण्याचा विचार करण्यात येईल.

(ड) बहुउद्देशिय टर्मिनल विकसित करण्यासाठी ज्या विकासकांची निवड महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने दि. १.१०.२००३ च्या अगोदर केली आहे आणि ज्यांच्या बरोबर करारनामा साक्षांकित

करण्याची प्रक्रिया सुरु असून ज्यांनी जमिनीवर प्रत्यक्ष गुंतवणूक केली आहे, त्यांना धोरणातील व कार्यप्रणालीतील फक्त खालील अटी व शर्ती लागू राहतील.

१. अनुक्रमांक ५ ते १८

२०) विकासक निवडण्याची कार्यपद्धती

अ) विकासक बहुउद्देशिय टर्मिनल/जेट्टी विकसित करण्यासाठी स्वतःहून पुढे आले तर -

१) इच्छुक विकासकाने महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे अर्ज करावा.

२) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास अर्ज प्राप्त झाल्यावर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड विकासकास सोबतच्या परिशिष्ट-१ मध्ये नमुद केलेल्या मुद्याप्रमाणे आर्थिक व तांत्रिक अहवाल सादर करण्यास कळविल.

३) विकासकास आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालासह सदर जागेत बहुउद्देशिय टर्मिनल/जेट्टी उभारणे उपयुक्त व आवश्यक आहे याबाबत समर्थन करील. सदर अहवालाबरोबर विकासकाला ५ लाख रुपये ना-परतावा प्रोसेसिंग फी (Processing Fee) म्हणून मेरीटाईम बोर्डाकडे भरणे आवश्यक राहिल.

४) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाकडे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल प्राप्त झाल्यावर त्याच्या अभ्यास मुख्य कार्यकारी अधिकारी यांच्या अध्यक्षतेखाली खालीलप्रमाणे नियुक्त करण्यात आलेली समिती करील. यावरील अहवाल महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या संमतीकरिता सादर करण्याची जबाबदारी ही या समितीची असेल.

- | | | |
|----------------------------|---|------------|
| १. मुख्य कार्यकारी अधिकारी | - | अध्यक्ष |
| २. सागरी अभियंता | - | सदस्य |
| ३. जलआलेखक | - | सदस्य |
| ४. मुख्य बंदर अधिकारी | - | सदस्य सचिव |

५) प्रस्तावास महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाची मंजूरी प्राप्त झाल्यानंतर ३० दिवसांच्या आत किमान एका इंग्रजी व एका मराठी दैनिकात जाहिरात देऊन निविदा मागविण्यात येतील.

६) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास प्राप्त झालेल्या निविदांमध्ये उच्चतम बोली करणाऱ्या निविदेची बरोबरी करण्यास मूळ विकासकास संधी देण्यात येईल. याकरीता संमती दर्शविणारे पत्र एक महिन्याच्या आत मूळ विकासकास द्यावे लागेल. जर मूळ विकासकाने याबाबत नकार दर्शविल्यास

उच्चतम बोली करणाऱ्या विकासकास मंजूरी देण्याबाबतचा प्रस्ताव महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत ठेवण्यात येईल.

७) आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल तयार करण्यासाठी मूळ विकासकास झालेला खर्च उच्चतम बोली करणाऱ्या विकासकाकडून वसूल करून मूळ विकासकास अदा करण्यात येईल.

८) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत निवड करण्यात आलेल्या विकासकाने सहा महिन्यांच्या आत सविस्तर प्रकल्प अहवाल सादर करणे बंधनकारक राहील.

९) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास सविस्तर प्रकल्प अहवाल प्राप्त झाल्यावर त्याची छाननी एका सल्लागाराच्या मार्फत करण्यात येईल व त्यासाठी येणारा खर्च विकासकाकडून वसूल करण्यात येईल.

१०) सविस्तर प्रकल्प अहवालाबाबत सल्लागाराने शिफारस केल्यानंतर महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या बैठकीत सविस्तर प्रकल्प अहवाल (DPR) आणि करारनाम्याच्या मसुद्यास मान्यता घेऊन प्रस्ताव शासनाकडे सादर करण्यात येईल. शासनाची मान्यता प्राप्त झाल्यानंतर विकासकाबरोबर करारनामा स्वाक्षांकित करण्याची कारवाई मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड यांचेमार्फत करण्यात येईल.

(ब) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाने स्वतः बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेट्टी विकसित करण्याचा निर्णय घेतल्यास:-

१) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डातर्फे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल तयार करण्यात येईल.

२) या आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालास प्रसिद्धी देवून निविदा मागविण्यात येईल.

३) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड जास्तीत जास्त उत्पन्न देणाऱ्या विकासकास निवडण्याची प्रक्रिया पूर्ण करील. यासाठी वरील (अ) मधील क्र. ७ ते १० पर्यंतची प्रक्रिया पूर्ण करणे आवश्यक राहील.

२१) बहुउद्देशीय टर्मिनल/जेट्टी उभारण्यासाठी विकासकांची निवड बोर्डाने या तारखेपूर्वीच केलेली असेल तर विकासक निवडण्यासाठी वरील परिच्छेद क्र. २० येथील कार्यप्रणाली पुन्हा अवलंबण्याची आवश्यकता राहणार नाही.

२२) जेटीबाबत सध्याच्या धोरणानुसार ५ वर्षांपर्यंत करार करण्याचे अधिकार महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास आहेत. त्यानुसार मेरीटाईम बोर्डाने ज्या संस्थांशी ५ वर्षांचा करार केला आहे, हा करार नवीन धोरणानुसार ३० वर्षांपर्यंत वाढविण्याची संबंधित संस्थाची तयारी असल्यास व त्या संस्थाचा आर्थिक

व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालातील निष्कर्षाचा विचार करुन, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डस शासनाच्या पूर्वपरवानगीने अशा संस्थांना कराराचा कालावधी वाढवून देता येईल.

२३) इच्छुक विकासकास, त्याचेविरुद्ध कोणत्याही न्यायालयात दोषारोप पत्र दाखल झालेले नाही / प्रलंबित नाहीत, याबाबतचे प्रतिज्ञापत्र सादर करणे बंधनकारक राहील.

हा शासन निर्णय वित्त विभागाच्या अनौपचारिक संदर्भ क्र.सीआर-११७/०५, व्यय-८, दि११.२.२००५ अन्वये निर्गमित करण्यात येत आहे.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावाने,

०११०१८/११८
(गौ.जो.रसाळ)

उप सचिव, महाराष्ट्र शासन, गृह विभाग.

प्रति,

मा.मुख्यमंत्री यांचे प्रधान सचिव,

मा.उप मुख्यमंत्री यांचे प्रधान सचिव,

मा.मंत्री/राज्यमंत्री यांचे खाजगी सचिव (सर्व),

मुख्य सचिव, महाराष्ट्र शासन,

अपर मुख्य सचिव (वित्त), वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (वित्त), वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव, महसूल व वन विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (१), नगर विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (पर्यावरण), मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (नियोजन), मंत्रालय, मुंबई,

प्रधान सचिव (बंदरे), गृह विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळ, मुंबई,

प्रधान सचिव, उद्योग, उर्जा व कामगार विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

सचिव (रस्ते) सार्वजनिक बांधकाम विभाग, मंत्रालय, मुंबई,

मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड, मुंबई,

विभागीय आयुक्त, कोकण विभाग, कोकण भवन, नवी मुंबई,

जिल्हाधिकारी, मुंबई शहर/उपनगरे/ठाणे/रायगड/रत्नागिरी/सिंधुदूर्ग.

परिशिष्ट - १

आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवालात आवश्यक बाबी

प्रस्तावित विकासकास खालील मार्गदर्शक तत्वांच्या आधारे आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल सादर करावा लागेल.

१. टर्मिनल विकसित करण्याकरीता प्रस्तावित जागेची निवड कोणत्या निकषांच्या आधारे करण्यात आलेली आहे याचे विश्लेषण करणारी प्रस्तावना/माहितीवजा टिप्पणी.
२. जागेचा तपशिल :
 - (अ) हवामान विषयक व समुद्र विषयक तपशिल.
 - (ब) किनारपट्टी व बॅकअप जागेची माहिती.
३. वाहतुक क्षमता :
 - (अ) हाताळणी करावयाच्या मालाचा प्रकार.
 - (ब) माल हाताळणीचे उगमस्थान व गंतव्यस्थान या सह माल हाताळणीची मुळ क्षमता.
 - (क) त्या भागातील पूर्वीची व अस्तित्वातील माल वाहतुक.
 - (ड) आयातदार/निर्यातदार/ग्राहक यांनी टर्मिनल वरून माल हाताळणी करण्यासाठी लेखी दर्शविलेली इच्छुकता.
 - (इ) प्रस्तावित जागेच्या स्थानामुळे होणारा आर्थिक फायदा.
४. पायाभूत सुविधा :
 - (अ) प्रस्तावित धक्यांची संख्या.
 - (ब) धक्यांचे आकारमान (मिती)
 - (क) माल हाताळणीचे उपकरण.
 - (ड) नौकानयन सुविधा.
 - (इ) अग्निशमन विषयक सुविधा
 - (ई) नौवहन पोहचमार्गाचा तपशिल (आकारमान)
 - (फ) जलयाने
 - (ख) विजपुरवठा, पाणी पुरवठा, दळणवळण, मल-निस्सारण सुविधा
 - (ग) रस्ते व रेल्वे मार्ग
 - (घ) प्रदुषण प्रतिबंधक उपकरणे.

५. पर्यावरणविषयक बाबी.
६. प्रकल्प उभारणीचा अंदाजित खर्चाचा तपशिल.
७. वित्तीय पृथक्करण
- (अ) महसूलाचा अंदाज
- (ब) प्रकल्पाचा अंदाजित खर्च
- (क) प्रकल्पाकरीताचा अर्थपुरवठा.
- (ड) वित्तीय मुल्यांकन.
- (इ) Sensitivity Analysis
- (ई) महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डास मिळणारा किमान आम्बासित वार्षिक महसूल.
८. सर्वसाधारण माहिती :
- (अ) आर्थिक व तांत्रिक सुसाध्यता अहवाल तयार करण्याचा एकूण खर्च.
-